

# Fireball

GAZETTE



1-97

Swiss Fireball Association



## sfa vorstand

### **Präsidentin**

Regula Baumgartner, Gesellschaftsstr. 35  
3012 BERN (P) 031 3017174  
Fax 031 3125433 (G) 031 3516500

### **Sekretär**

Patrik Sprecher, Eisweiherstr. 40  
8400 WINTERTHUR (P) 052 2330646  
Fax 052 2620002 (G) 052 2624742

### **Kassier**

Bruno Holtmann, Freilerstr. 20  
8157 DIELSDORF (P) 01 8531869

### **Regattachefin**

Markus Läubli, Murifeldweg 7  
3006 BERN  
Telefon und Fax (P) 031 3523775  
(G) 031 3113636

### **Pressechef**

Ruedi Moser, Heiniweg 11  
8404 WINTERTHUR  
Telefon und Fax (P) 052 2429839

### **Beisitzer**

Gazette, **vakant**  
Bei der Kirche 4  
8126 ZUMIKON  
Telefon und Fax (P) 01 9182982

### **Europa-Commodore**

Fritz Widmer, Schulstrasse 4  
8280 KREUZLINGEN (P) 071 6723538

### **Post an die SFA:**

Tössfeldstr. 61, 8406 WINTERTHUR  
Fax 052 2620002  
Postcheckkonto 80-61962-5 Zürich

### **REGIONEN/Flottenchefs**

#### **UNTERSEE**

Stefan Erb, Glemettenstr. 145  
8459 VOLKEN (P) 052 3181042  
Fax 052 3181332 (G) 052 3181138

#### **WALENSEE**

Markus Hofstetter, Hauptstrasse 48  
8867 NIEDERURNEN (P) 055 6101732  
(G) 055 6186519

#### **BERN (Stadt und Umgebung)**

Dominik Müller, Rossfeldstr. 28  
3004 BERN (P) 031 3027077

#### **HALLWILERSEE**

Thomas Bossard, Unterdorfstr. 57  
5703 SEON (P) 062 7752639

#### **BIELERSEE (Biel)**

Thomas Gautschi, Aebistrasse 58  
2503 BIEL (P) 032 3656545

#### **ZÜRICH (Stadt)**

Ivo Helbling, Im Tiergarten 23  
8055 ZÜRICH (P) 01 4614566

#### **LAC DE NEUCHÂTEL**

Frederic Duvoisin, Battieux 3a  
2013 COLOMBIER (P) 038 411066

**Impressum:** Swiss Fireball Association  
Vierteljährlich erscheinendes Vereinsorgan in 300 Exemplaren  
Redaktion: Christoph Denk, Seidenweg 2, 3012 Bern  
Druck: Repro Holzer AG, Länggassstr. 41, 3012 Bern



**für einmal lesenswert, da einige Infos versteckt!**

Einzahlungsschein: 24. Mai  
Einsendeschluss: 24. Mai

Ueila liebe Fireballer

In der Beilage zur Gazette findet Ihr den **Einzahlungsschein fürs Jahr 1997**. Grosse Erläuterungen sind dazu wohl keine nötig, obwohl ich mir vorstellen kann, dass Bruno um schnelle Begleichung der Rechnung dankbar ist.

Weiter liegen **Lose** bei. Wenn Ihr Glück habt, könnt Ihr einen brandneuen Fireball gewinnen. Aus dem Erlös des Losverkaufs wird die WM in Weymouth mitfinanziert. Die Lose erklären sich selbst, die relevanten Informationen sind unten links und rechts abgedruckt. Einsendeschluss ist der 1. Mai 97.

Ich mache Euch darauf aufmerksam, dass wegen des enormen Rücklaufs an T-shirt-Ideen die Jury die Kreativitätsschwemme dieses **Wettbewerbes** bis jetzt noch nicht bewältigen konnte. Die Frist zur Einreichung weiterer Vorschläge wird deshalb bis zur Regatta in Mammern verlängert. Datum: 26.7. April 97. T-shirts sind bei Regula Baumgartner zu beziehen.

Im übrigen die üblichen Saisonwünsche, ich freue mich schon riesig aufs Segeln und hoffe, Euch zahlreich an den diesjährigen Regattas und Trainings wiedersehen zu können.

*Handwritten signature*



## PROTOKOLL GV 96

Datum: 11. Januar 97  
Zeit: 17.15Uhr  
Anzahl anwesende Mitglieder: 37  
davon stimmberechtigt: 32

### 1. Begrüssung

Um viertel nach fünf begrüsst die Präsidentin Regula die Anwesenden.

Die Einladung zur GV wurde fristgerecht verschickt; Anträge sind keine eingegangen. Regula bedankt sich im Namen der SFA beim Segelclub Hallwil, der wie schon in den vergangenen Jahren, sein Clubhaus für die GV zur Verfügung stellt.

Entschuldigt sind: Daniela Centazzo, Patrik Sprecher, Werner Aebi, der Dominik Müller, Urs Fischer, die Gebrüder Duvoisin, Zadi Hintermann, Theo Ganz, Nelly Krieg, Theo Zobrist und Lucien Preuss.

### 2. Wahl der Stimmzähler

Daniel und Frangois werden aufgrund ihrer günstigen Sitzposition bestimmt und sind bereit, ihres Amtes zu walten.

### 3. Abnahme des Protokolles der GV 95

Das Protokoll wurde in der Gazette 1/96 publiziert. Es werden keine Ergänzungen beantragt, anschliessende Genehmigung und Dank an Patrik, den Protokollführer.

### 4. Regattawesen

Markus Läubli erläutert und ergänzt den Regattaplan. Neu dazugekommen ist der Eurocup. Ziel des Eurocups ist es, die Fireballklasse international zu stärken. Die Anzahl Regatten wurde auf 11 plus SM reduziert, dafür im Herbst, wenn die Winde gut sind, alle 14 Tage eine Regatta angesetzt.

Fritz erklärt das Eurocup-System. Erwähnenswert ist, dass 3 von 4 Regatten gesegelt werden müssen, an den einzelnen Regatten Läufe gestichen werden können (sogen. Streichresultate), sogen. Sprintläufe stattfinden können, viele Läufe gesegelt werden sollen. Die Regatten finden in ganz Europa statt. Auswahlkriterium ist u.a. dass alle Teilnehmer etwa gleich viel und gleich weit fahren müssen. Wer nur bei 2 Anlässen segelt fällt aus der Wertung.

Die Regattas Biel, Murten und Brunnen wurden für 1997 gestrichen, weil die Daten ungünstig lagen (unmittelbar vor/nach Grossanlass oder Ueberschneidung).

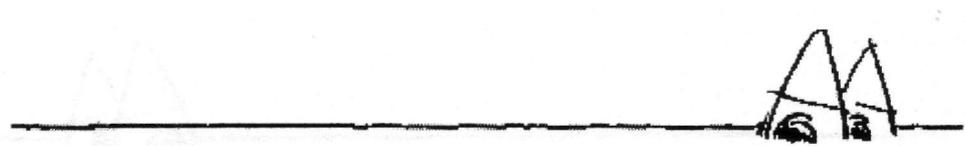
#### Regionaltrainings:

14./15. Juni: Mannenbach mit Mosers  
21./22. Juni: Murten mit Nelly & Markus

Ausschreibung und Anmeldung in diesem Gazette.

#### Nationaltraining: Grande Motte

Bis zur GV haben sich bereits 7 Boote angemeldet. Als Trainer konnten wieder Andrew Davies und Keith Escritt verpflichtet



werden. Anschliessend an das Trainingslager findet eine Eurocup-Regatta statt (29.-31. März).

Der neue Regattaplan liegt in diesem Gazette vor.

#### **5. Rechnung /Revision 96; Budget 97**

Bruno, unser Kassier, erläutert die Rechnung 96. Diese schliesst trotz budgetiertem Verlust mit einem Ueberschuss von 3196.00 Franken ab. Dies deshalb, weil die Bootsausstellung in ZH günstiger ausgefallen ist als geplant, die USY einen höheren Beitrag als budgetiert bezahlt hat und durch Mehreinnahmen bei den Mitgliederbeiträgen. Auf der Aufwandseite schlagen das Training Grande Motte, das Gazette und Porti als grösste Posten zu Buche. Die flüssigen Mittel sind im Vergleich zum Vorjahr um Fr. 1000.00 gewachsen. Regula liest den Revisionsbericht 96 von Marcel Wäspi vor.

Keine Fragen, einstimmige Annahme und grosser Applaus für Bruno.

Für das Budget 97 erläutert Regula die Kosten des Trainings Grande Motte. Diskussionsthema ist auch die Frage um eine allfällige Subventionierung der Tschechischen Boote. 21 Befürworterinnen von Subventionen stehen 3 Gegenstimmen und 8 Enthaltungen gegenüber. Dem Vorstand wird mit 24 Stimmen und 8 Enthaltungen die Kompetenz übertragen, eine Lösung zu finden. Für das Budget 97 wird ein Verlust von Fr. 850.00 veranschlagt. Mit 29 Ja-Stimmen und 3 Enthaltungen wird das Budget 97 angenommen.

#### **6. Mitteilungen**

Regula macht einen kurzen Rück- und Ausblick und wünscht sich mehr feedback. Ruedi informiert für Patrik, dass die SFA 21 neue Mitglieder gewonnen hat. Die Regattabeteiligung ist in der vergangenen Saison durchschnittlich 1 Boot pro Anlass besser geworden. Die Idee, neu ein Regattaabi einzuführen, um die Teilnehmer einerseits zu einer frühzeitigen Planung und andererseits zu zahlreichem Erscheinen zu bewegen, stösst auf Anklang. Bei 8 Enthaltungen sprechen sich 17 Stimmen dafür und 6 dagegen aus. Die SM soll nicht ins Abi aufgenommen werden. Der Vorstand wird einstimmig dazu beauftragt, eine Lösung zu finden. Ruedi sammelt alle Yachting-Bon für ein immer wiederkehrendes Inserat im Yachting.

#### **7. Wahlen**

Als neuer Regattachef wird Markus Läubli, als Beisitzender Christoph Denk gewählt. Markus' Wunsch ist es, den Nachwuchs und das Regattawesen so fördern.

#### **8. Jahresbestenliste / Swissscup**

Auch dieses Jahr blieb die Verkündigung der ersten drei Plätze in der Jahresbestenliste ohne grosse Ueberraschungen.

1./2. Platz: Erich und Ruedi Moser

3./4. Platz: Nelly Krieg und Markus Hofstetter

576. Platz: Regula Baumgartner und Stefan Schärer.



## 9. Verschiedenes

Daniela Centazzo, Fritz Widmer und Ste werden für ihren grossen Einsatz und ihre Verdienste für die Klasse mit Gutscheinen verdankt.

Der T-Shirt Wettbewerb läuft weiter. Neuer Einsendeschluss ist die Regatta in Mammern.

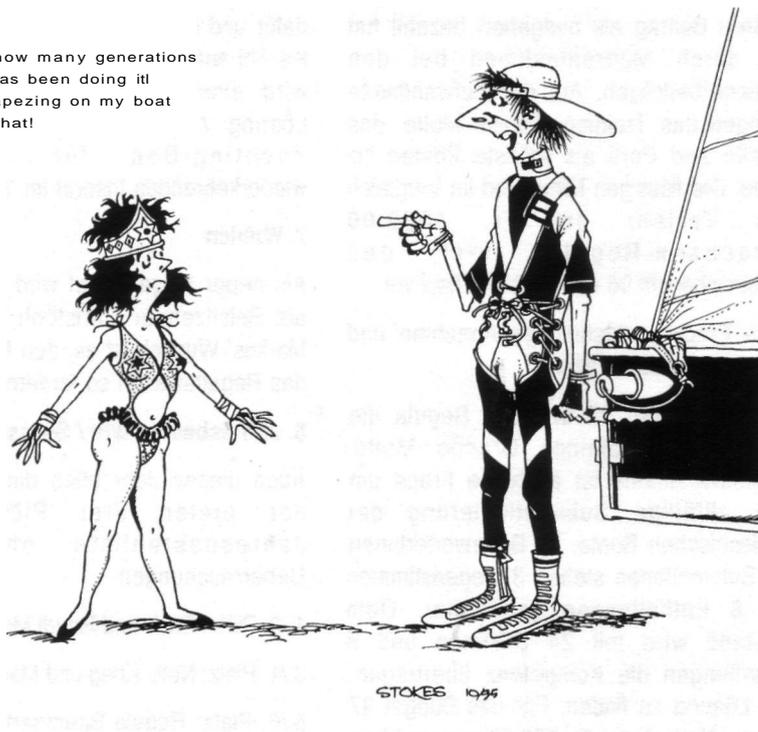
Die SFA will die Fr. 1800.00 Gewinnbeteiligung aus der EM zur Nachwuchsförderung verwenden.

Regula stellt das neue Klassenreglement und das neue Reglement für die SM vor.

Markus bittet alle darum, sich nach günstigen Angeboten für Container-Transport an die WM 98 in Melbourne umzusehen.

Nachdem der offizielle Teil der GV nach etwas über 2 Stunden abgeschlossen wurde, konnte zum gemütlichen Teil übergegangen werden.

I don't care how many generations  
your family has been doing it!  
You're not trapezing on my boat  
dressed like that!





kasse

<b>Uebersicht Bilanz- und Erfolgsrechnung per 31.12.96</b>			
<b>Bilanz per 31.12.96</b>			
<b>Aktiven</b>			
Kasse	240.90		
Post	7'519.45		
Bank	7'004.55		
Debitoren	194.75		
Inv. Bazar	3'990.00		
<b>Passiven</b>			
Kapital 1.1.96		14'670.70	
Kreditoren		897.00	
Transitorische Passiven		250.00	
Saldo	18'949.65	15'817.70	
Gewinn 96		3'131.95	
	18'949.65	18'949.65	
<b>Erfolgsrechnung per 31.12.96</b>			
<b>Aufwand</b>			
Administration	307.60		
Gazette	2'848.20		
Training Grande Motte	3'048.00		
FI Subscription	1'317.75		
Preise (Jahresbestenliste)	400.00		
SM (Meldegeld Ausland)	480.00		
übriger Aufwand	561.25		
PR (mit Swiss-Boat)	545.80		
Div. Subventionen	642.00		
Frankaturen	1'067.10		
Einkauf Bazar	2'828.00		
<b>Ertrag</b>			
Mitgliederbeiträge		8'185.00	
Verkaufserlös (Bazar/TD)		991.00	
Inserate		1'240.00	
übrige Einnahmen		4'126.65	
Inventarzunahme Bazar		2'635.00	
Saldo	14'045.70	17'177.65	
Gewinn 1996		3'131.95	
	17'177.65	17'177.65	
Dielsdorf, 8.1.97			B. Holtmann



kasse

<i>Budget SFA 1997</i>		
Mitgliederbeiträge	8000.00	
Verkaufserlös Bazar	1000.00	
Inserateerlös	1000.00	
USY-Subventionen	1500.00	
FI-Subscription		1500.00
Training La Grande Motte		2000.00
Subvention Jun.		200.00
Flottenbeiträge		100.00
Administration		600.00
Gazette (inkl. Frankaturen)		3600.00
Preise Bestenliste		300.00
PR		750.00
Training Schweiz		500.00
Subvention Meldegeld SM		1000.00
Wareneinkauf		500.00
Warenausgang		300.00
Defizitgarantie SM		1000.00
	<u>11500.00</u>	<u>12350.00</u>
Verlust	850.00	
	<u>12350.00</u>	<u>12350.00</u>

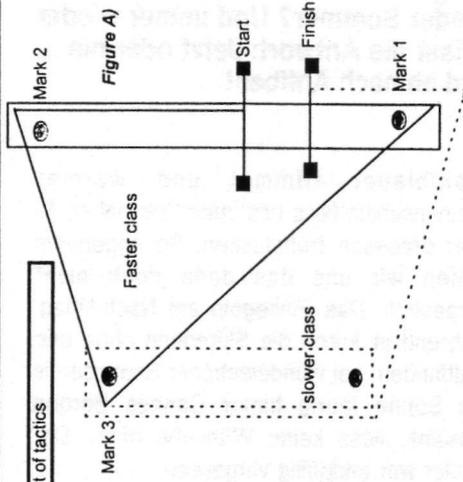
Nr.	Month	Date	Days	Country	Races	Location	Club	Contact Name	Contact Tel	Contact Fax	Ferry	Maute	Hotel
1	March	29 to 31	3	France	9	La Grande Motte opposite the bay of Port Camargue Golf of Lyon	Société Nautique La Grande Motte et Port Camargue	Herré Lefort 77, Allée des Jones, Le Village du Soleil Jenny Baines SNGM	0033 4 67 56 28 61 0033 4 93 64 15 47 0033 4 67 56 19 10	0033 4 67 56 28 61 0033 4 93 64 15 47 0033 4 67 56 19 10			
2	July	06 to 08	3	England	9	Lowestoft ca. 100 km northeast of Harwich, Ferry from Zeebrügge	RNF & SF Yacht Club Lowestoft, Suffolk	Veronica Falat Rear Com. Sailing RNSYC	00441 502 573 570 00441 502 573 570	00441 502 573 570 00441 502 573 570			
3	July	10 to 13	4	Belgium	12	Nieuwpoort close to Ostende and Zeebrügge	VVV Nieuwpoort	Bart Hooreweghe VVV	0032 9 242 88 70 0032 9 242 88 70	0032 9 242 88 70 0032 9 242 88 70			
4	August	16 to 18	3	Italy	9	Campione Lake Garda 18 km southwest of Riva del Garda	Campione Sailing Club	Dieter Vohwinkel	0039 365 62 61 98 0039 309 91 35 44	0039 365 62 61 98 0039 309 91 35 44			

Euro-Cup Rules **Goal:** Lots of starts and high performance sailing with a lot of tactics

Number of events	4
Number of days per event	3 to 4
Max. Number of races per day	3
Max. Number of races per event	9 to 12
Max. Number of races overall	39
<b>Number of events counted</b>	<b>3</b>

Number of races	1 to 3 races	none
crossed out per event	4 to 6	1
	7 to 9 races	2
	10 to 12 races	3
Max. Number of races overall counted		30
Duration of one race	approx.	1 hour

Type of race  
Tryangel see figure A)  
The course can be altered when more classes in the event take place. For example with inner and outer loop



Ranking list:  
There will be placed an international FIREBALL ranking list on the INTERNET FIREBALL Homepage, actualised after every event

Scoring system:

1. Place	0.75
2. Place	2
3. Place	3
4. Place	4
5. Place	5
6. Place	6
n. Place	n

The Cup will be sponsored by  
.....

**The final prizegiving is after the last race on Lake Garda**

Fritz Widmer

Seite 1



## Ausflug In den Sommer, oder - ganz vergiftet

**Wie immer Ende Januar taucht die Frage auf: Wann wird's endlich wieder Sommer? Und immer wieder heisst die Antwort: Jetzt oder nie... und ab nach Antibes!**

Stahlblauer Himmel und warmer Sonnenschein Hess uns zuerst einmal im T-shirt draussen frühstücken. So angenehm hatten wir uns das denn doch nicht vorgestellt. Das Einsegeln am Nachmittag, während in Auron die Skirennen ohne uns stattfanden, bei wunderschöner Seebrise bis die Sonne feurig hinter Cannes Bergen versank, liess keine Wünsche offen. Der Winter war endgültig vergessen.

Nur zwanzig Fireballs aus immerhin 6 Nationen figurierten auf der Startliste, davon 5 Schweizer. Vermisst wurden vorallem die Franzosen, die es nur gerade auf 4 Boote brachten.

Bei leichtem Wind, zum Trapezen reichte es nie, schickte man uns um die Bojen. Erstaunlicherweise hat man dieses Jahr wieder zu den olympischen Dreiecken zurückgefunden (Was lange währt, ist vielleicht gut?!). Beide Läufe sicherte sich das anglogermanische Team Tim Rush mit Jörg Nolle, dem unverbesserlichen Segelflittchen (Anruf genügt!). Dahinter folgten Mosers und Krizek/Svab.

Das offerierte Nachtessen am Freitagabend fand einhellig Zuspruch und ist eine

sympathische Geste der Gastfreundschaft, wie auch die heisse Schokolade mit Kuchen jeweils im Hafen nach den Regatten.

Samstag und Sonntag bestanden leider vorallem aus Warten, abwechslungsweise an Land oder auf dem Wasser, mit je einem Zitterlauf als mickrige Ausbeute. Trotz tückischen Drehern und Löchern hielten Rush/Nolle souverän die Führung. Wind und Sonne scheint nicht zu klappen: Aber zugegeben, nur Sonne ist doch viel besser als nur Regen, oder?

Leider fand es zuerst Sam, dann Daniel, später Adrian und dann zur Heimfahrt auch noch Andrew echt zum Kotzen. Das halbe Schweizerteam fiel zeitweilig aus, wegen eines grausigen Käferchens, das sich frech in den Mägen und Därmen austobte. An den Moules und dem anderen verzehrten Getier hat es aber diesmal kaum gelegen, so gestaffelt läge man dann nicht flach.

Grüsse aus dem Süden.

Ruedi 14540

Übrigens, der Winter hat uns wieder.



## swiss cup - regattaausschreibungen

Regatta	MAMMERN	THUN
Datum	26./27.April1997	10./11.Mai1997
Club	SV Mammern	TYC
Klassen	Fireball, Contender, Korsar	Fireball, Finn
Meldeadresse	Stephan Ritzler Fax:0527202342	Peter Keller (keine Voranmeldung!)
Meldeschluss	19.April1997	10./Mai1997,1300
Nachmeldung	26.April1997, bis1 Stunde vor Start	-
Meldegeld	Fr. 30.--	Fr. 30.--
Liegeplätze	Landungssteg, Wiese/Trockenplatz	Trockenplätze TYC
I.Start	Sa, 14.00/zVfg 13.30	Sa, 14.00
Letzter Start	So, 15.00	-
Besonderes	Nachessen am Samstag inbegriffen	Evtl. Training über Auffahrt
Kontaktperson	Stephan Ritzler	Martin Stolz
Anfahrtsweg	Mammern Restaurant Hecht	-
Regatta	BEL	KREUZUNGEN
Datum	7/8.Juni1997	28y29.Juni1997
Club	YC Bielersee	YC Kreuzungen
Klassen	Fireball, Pirat, Korsar	Fireball
Meldeadresse	Robert Hartmann (Keine Voranmeldung!)	Thedi Waibel Fax:0522132883
Meldeschluss	-	23.Juni1997
Nachmeldung	bis7.Juni 1997,1400	bis 28.Juni 1997,1200
Meldegeld	Fr. 30.--	Fr. 30.--
Liegeplätze	Wiese/Trockenplatz	Platz/Wiese bei Kran
1. Start	Sa, 14.30	Sa, 14.00/zVfg 12.30
Letzter Start	-	-
Besonderes	Achtung Parkplatzprobleme!	-
Kontaktperson	Thomas Gautschi	Fritz Widmer
Anfahrtsweg	Biel-Twann-Wingreis	-
Regatta	STANSSTAD	MACCAGNOI
Datum	12./13.JUÜ1997	2./3.August1997
Club	SC Stansstad	-
Klassen	Fireball, 470, Moth	Fireball
Meldeadresse	vor Ort (keine Voranmeldung!)	Pierluigi Ollearo Tel:003912549740
Meldeschluss	-	-
Nachmeldung	-	-
Meldegeld	Fr. 25-	-
Liegeplätze	Hafen Stansstad (Kieswerk)	-
I.Start	Sa, 11.30 / bereit z. Auslaufen	-
Letzter Start	So, 15.00	-
Besonderes	Nachessen im Club möglich	-
Kontaktperson	-	Markus Läubli
Anfahrtsweg	Autobahnausfahrt Stansstad	Bellinzona-S.Nazzaro



## Thema Bootstransport

### Zur EM / WM nach England: Mit dem Schiff auf dem Dach?

Zur EM und / oder WM ins Fireball-Land Großbritannien zu fahren, ist eine tolle Gelegenheit, eine Herausforderung, ein "muß"; je nachdem, was der einzelne Segler für Erwartungen und Ziele hat.

Eines ist dabei aber für alle gleich: Die Fähre, nämlich teuer. Vor allem mit Anhänger.

Neben der Möglichkeit eines Doppeltrailers sollte auch der Transport des Schiffes auf dem Autodach in Erwägung gezogen werden. Wir haben dies schon ein paar mal erfolgreich praktiziert (auch mit Mast und auch auf der Fähre England-Holland). Wichtig ist, daß man seinen Rolli nicht vergißt. Am besten wäre ein leichter, teilbarer für den Transport im Auto. Oder man muß jemand anders bemühen, der mit Hänger fährt und eventuell noch Platz hat. Das gleiche gilt für den Mast. Es geht aber, wie gesagt, auch mit Mast auf dem Dach.

Für diesen Zweck habe ich mal beim ACE (Automobilclub Europa) nachgefragt, wie weit ein Dachgepäck auf dem Auto mit bzw. ohne Kennzeichnung nach vorne bzw. hinten überhängen darf. Und zwar für die Länder SUI, GER, FRA, GBR, BEL und NED. Damit man wenigstens weiß, ob man beim Fahren ein schlechtes Gewissen haben muß oder nicht.

SUI: Artikel 73 des VRV:

Die Ladung darf nach vorne, von der Mitte der Lenkvorrichtung gemessen, höchstens 3 m und nach hinten höchstens 5 m über die Mitte der Hinterachse hinausreichen.

Die zwei engagierten Rechtsanwälte aus Zürich machen in ihrem Beischreiben noch mal extra darauf aufmerksam, daß die Ladung festzubinden ist.

GER: §22 der Straßenverkehrsordnung StVO:

Fahrzeug mit Ladung dürfen zusammen nicht höher als 4 m und nicht breiter als 2,55 m sein. Die Ladung darf nach vorne nicht hinausragen. Nach hinten darf die Ladung bis 1,5 m überstehen, bei einem Weg unter 100 km auch bis zu 3 m. Bei einem Überhang ab 1 m ist eine Markierung des hinteren Endes durch eine Fahne, 30 X 30 cm mit Querstange, ein großes, hellrotes, quer zur Fahrtrichtung aufgehängtes Schild oder einen zylindrischen Körper gleicher Farbe mit einem Durchmesser von mind. 35 cm vonnöten.

FRA: Artikel R. 67, Code de la Route:

Die Ladung darf nicht nach vorne über das Fahrzeug überstehen. Hinten darf die Ladung "weder auf dem Boden schleifen" (- das stand bei den anderen Ländern nicht

10111011



drin-) noch mehr als 3 m über das Ende des Fahrzeugs hinausragen.

BEL: In Belgien darf die Breite der Ladung nicht größer sein als die des Wagens und nicht länger als der vorderste Teil des Wagens. Hinten darf die Ladung 1 m aushängen, lange unteilbare Ladungen (!) auch 3m. Diese muß dann aber mit einem weiß-rot gestreiften Schild, 50 X 50 cm, markiert sein, in der Nacht zusätzlich mit einem roten Licht.

NED: Art. 72, Wegenverkeersreglement bezüglich "lange lading":

Die Ladung darf an der Vorderseite nicht hinausragen. An der Hinterseite darf die Ladung nicht mehr als 1 m hinter das Fahrzeug hinausstehen.

Obiges gilt nicht, wenn dessen Erfüllung wegen der Länge der Gegenstände "in Redlichkeit" nicht möglich ist. Dann soll vorne

und hinten ein Schild befestigt werden mit Seiten "von mindestens 0,5 m und versehen mit 0,075 m breiten, parallelen, abwechselnd weißen und roten Streifen, von denen der längste Streifen rot ist und zusammen fällt mit einer Diagonale". Nachts sollten zusätzlich vorne eine weiße und hinten eine rote rundum-Laterne angebracht sein.

GBR: Das englische Verkehrsministerium teilt mit, daß der Transport von Gegenständen auf dem Autodach in der Verordnung Nr. 82 über die Konstruktion und Benutzung von Straßenverkehrsmitteln von 1986 geregelt ist. Daraus ist untenstehende Tabelle zu entnehmen:

(Alles klar?)

Also dann, gute Fahrt und: Vorsicht bei seitlichen Böen!!

Lucky Eddie -

	Kennzeichnung hinten	Kennzeichnung vorne
bis zu 1 m	keine	keine
1 - 2 m	Das Ende muß klar gekennzeichnet werden	keine
2 - 3,05 m	Warnschilder müssen angebracht werden	Warnschilder müssen angebracht werden, Gehilfe muß anwesend sein
über 3,03 m	zusätzlich - Gehilfe muß anwesend sein und Polizei muß informiert werden	zusätzlich - Polizei muß informiert werden



## Laminieren mit Lucky Eddie

### Verstärkung eines Spibaums

Aufgrund der schmalen Rumpfform des Fireballs können die seitwärts wirkenden Kräfte des Spinnackers auf Halbwindkursen nur in einem sehr spitzen Winkel durch die Schot aufgenommen werden. Dadurch biegen sich handelsübliche Spibäume bei viel Wind und Böen stark nach Lee durch. Zu dünne Spibäume (z.B. Proctor) behalten diese Biegung auch schon mal für immer bei. Deshalb haben sich beim Fireball verstärkte Spibäume etabliert. Wer schon mal laminiert hat, kann seinen Spibaum selbst nachrüsten. Bei einem neuen Spibaum sollte man die Verstärkung jedoch gleich mitbestellen.

### Durchführung:

-Eloxierung vom Spibaum mit 100er Papier gut abschleifen, bis ca. 30 cm von jedem Ende entfernt

-Schleifstaub und Fett mit Aceton und einem weichen Lappen entfernen

-Spibaum dünn mit Epoxidharz einstreichen

-da Aluminium an der Luft sofort oxidiert, sollte der Spibaum zusammen mit dem Harz nochmal mit groben Papier (60er) angeschliffen werden

-in der Mitte einen ca. 80 cm langen Streifen Keflar (unidirektionales Gewebe) aufbringen, er sollte den Spibaum ganz

einwickeln

-dünn mit Harz einstreichen und eine zweite Lage aufbringen, diese sollte die erste Lage überlappen und etwa 130 cm lang sein; wichtig ist, daß die Fasern nur in Längsrichtung laufen und das Gewebe aus einem Stück ist

(in der Regel genügt eine Lage Keflar, mit zwei Lagen ist der Spibaum etwas schwerer, biegt sich dafür aber so gut wie gar nicht mehr)

-jetzt alles mit den Händen (Handschuhe) von der Mitte her durch Ausstreichen zu den Enden hin strecken und fest andrücken

-um überschüssiges Harz zu entfernen kann das Laminat mit Klebeband fest umwickelt werden

-nach dem Aushärten Leimnasen abschleifen und alles aufrauen

Da sich Keflar nicht gut schleifen läßt, muß um eine glatte Oberfläche zu erhalten, noch eine dünne Glasmatte auflaminiert werden. In das Harz dieses Laminats können Farbpigmente mit eingerührt werden. Diese sind über den Spezialfachhandel zu beziehen. Ich selbst habe Graphitstaub verwendet, kann es aber nicht weiterempfehlen, da mit der Zeit Mast und Vorstag durch Abrieb schwarz werden. Hellen Farben ist der Vorzug zu geben. Alternativ kann der fertige Spibaum auch mit Bootsfarbe lackiert werden. Das Keflar und



das Epoxidharz sollten aber in jedem Fall vor UV-Strahlung geschützt werden. Die Rampe kann entweder mit einlamiert werden, oder sie wird nachträglich aufgeschraubt.

Wer noch weitere Anregungen zu diesem Thema hat, sollte sie kurz zusammen fassen und an die Redaktion der Gazette schicken. Auf diese Weise erhalten wir ein Diskussionsforum, in dem Wissen und Erfahrung der Fireballsegler gesammelt werden. Neueinsteiger und jene, die zum ersten Mal solche Reparaturen durchführen werden davon profitieren.

Viel Spass beim Basteln wünscht Euch

Lucky Eddie

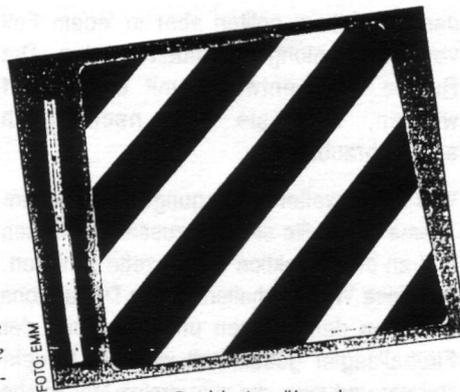




### **Italien** **Warntafel bei Dachlasten**

Urlauber, die mit dem Surfbrett nach Italien reisen, müssen eine besondere Vorschrift beachten. Ein Gesetz schreibt vor, daß Dachtransporte nur dann vorgenommen werden dürfen, wenn die Ladung über die vordere Kante des Autos überhaupt nicht, und nach hinten um maximal drei Prozent der Fahrzeug-Gesamtlänge hinausragt. Bei einem fünf Meter langen Auto darf beispielsweise das Surfboard gerade 15 Zentimeter

über das Heck stehen. Außerdem muß die Ladung mit einem 50 Mal 50 Zentimeter großen weißen Schild mit roten diagonalen Strichen aus reflektierendem Aluminium angebracht werden. Die bisherige Kunststofftafel, die für eine Übergangszeit von der Polizei noch toleriert wurde, gilt seit 1. 1. 1997 nicht mehr. Die Alu-Tafeln sind beim ACE für einen Einführungspreis von 69 DM erhältlich.



Wenn Dachlasten über das Autoheck hinausragen, ist eine Warntafel Pflicht.

**NEW !**

**FAST - FAST - FAST - FAST - FAST**

**WIDE DUVOISIN FIREBALL  
NEW FORM - NEW MOULD**

**FAST - FAST - FAST - FAST - FAST**

**BUSTA sailing clothes**

**WEST MERSEA COMBI TRAILERS**

**SUPERSPARS - PROCTOR**

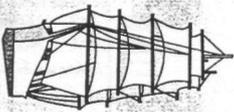
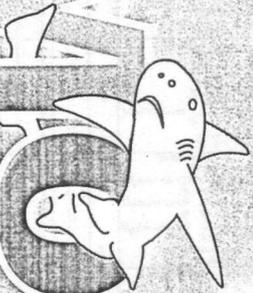
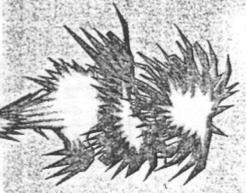
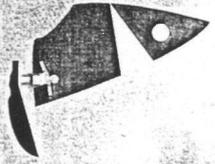
**PINNEL & BAX - NUMBER ONE - RUSH - HYDE**

*(no charges for the transport of the sails from London to Colombier)*



**your Fireball specialist :  
DUVOISIN CONSTRUCTION NAUTIQUE**

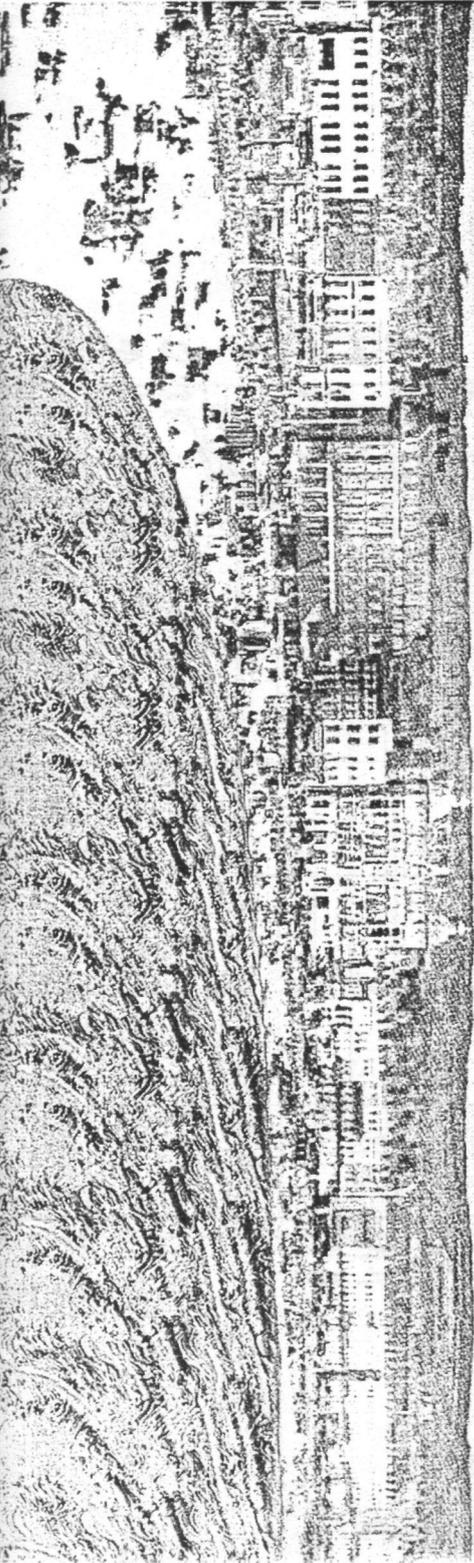
**2013 Colombier NE  
Tél. 032 841 10 66 - Fax 032 841 42 08**



ODEN  
LJAGEN  
INSEAN

# WENYWOODOUTH

PORTLAND & SOUTH DORSET









w m 97

## **Europa- und Weltmeisterschaften 1997 in Weymouth GB vom 24. Mai bis 6. Juni 1997**

Die Europa- und Weltmeisterschaften finden in diesem Jahr relativ früh statt. Noch sind genügend freie Startplätze für den seglerisch einmaligen Anlass vorhanden.

Die diesjährige Europameisterschaft ist gleichzeitig auch die Englische Meisterschaft mit jeweils fast 100 teilnehmenden Booten!

Um die 18 vorhandenen Plätze für Steuerleute und Vorschoter haben sich erst deren 7 beworben.

Einzelpersonen melden sich bitte bei Ruedi Moser oder Markus Läubli.

Wichtiges zu EM/WM 1997:

Anmeldeformulare

Die offiziellen Formulare werden verteilt oder können bezogen werden unter Telefon:

031 352 3775

- Startgeld

Anmeldungen ab 1. April 97      £ 150 für EM      £ 200 für WM

- Unterkunft

Frühzeitige Buchung der Unterkunft wird empfohlen

Tourist Office Tel.: 0044 1305 785 747 Fax.:0044 1305788092

Bis bald in Weymouth!

Anlässlich der WM kommt ein Fireball mit der analogen Ausrüstung der amtierenden Weltmeister, Goodman / Turner, zur Verlosung.

Es ist für alle (auch für Daheimbleibende) möglich, mit den beiliegenden Losen teilzunehmen. Die Lose können direkt mit dem eingesetzten £ Betrag dem Veranstalter geschickt werden.



**April**

26. - 27. Mammern

**Mai**

1. - 5. Ostende

8. - 11. Muiderzaud, Holländische  
Meisterschaft.

10. - 11. Thun

24. - 28. Weymouth, GB Meisterschaft

29. - 6.6. Weymouth, WM

**Juni**

7. - 8. Biel

14. - 15. Training Mannenbach

21. - 22. Training Murten

28 - 29. Kreuzlingen

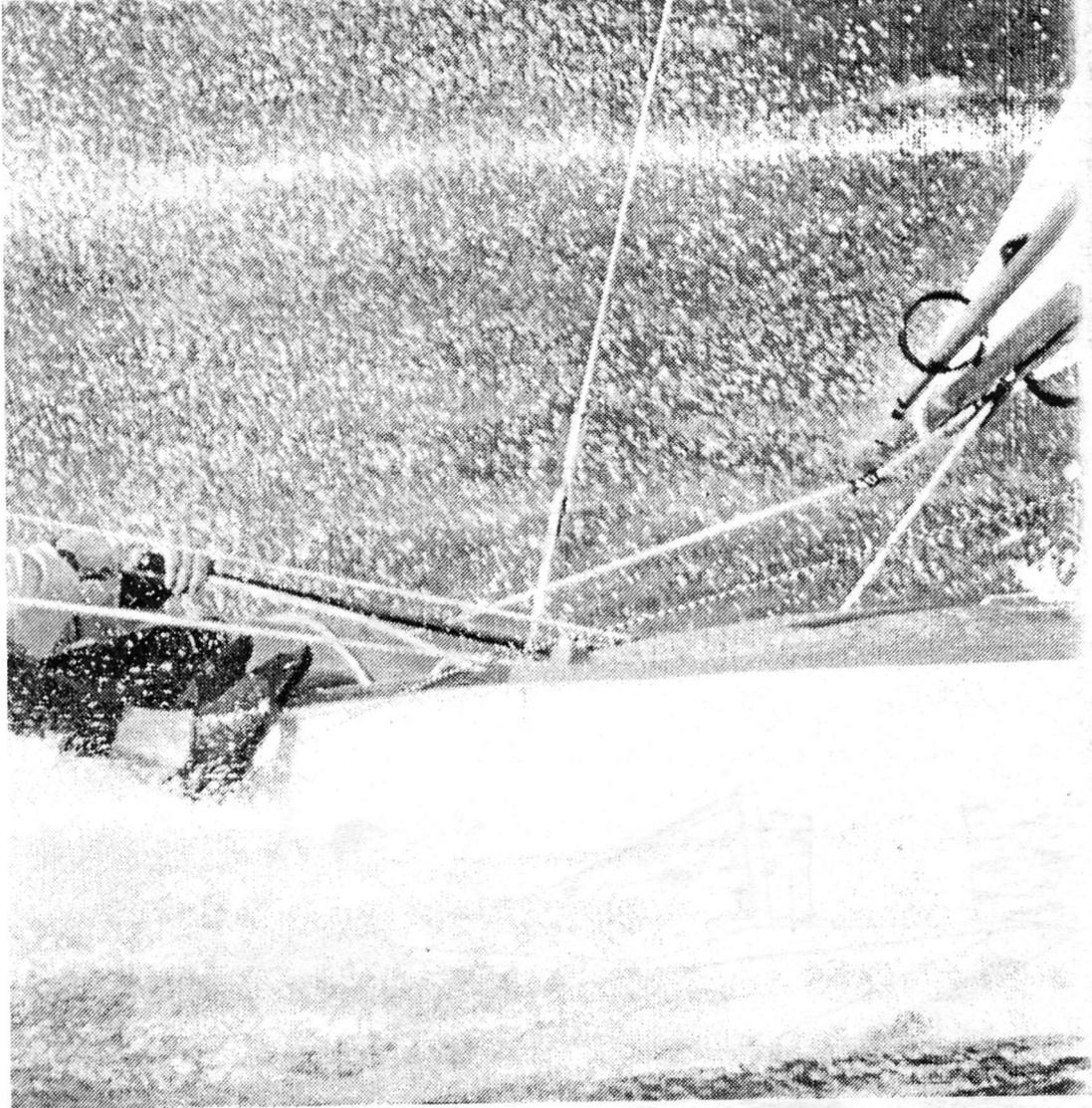
**Juli**

5. - 7. Lowestoft GB

10... - 13. Nieuwpoort B

12. - 13. Stansstad

26. - 1.8. Franz. Meisterschaft



**August**

- 2. - 3. Maccagno
- 16. - 18. Campione Gardasee
- 20. - 24. Silvaplana SM

**September**

- 1. - 7. Italienische Meisterschaft
- 11. - 14. Tschechische Meisterschaft
- 13. - 14. Estavayer
- 27. - 28. Hemmenhofen

**Oktober**

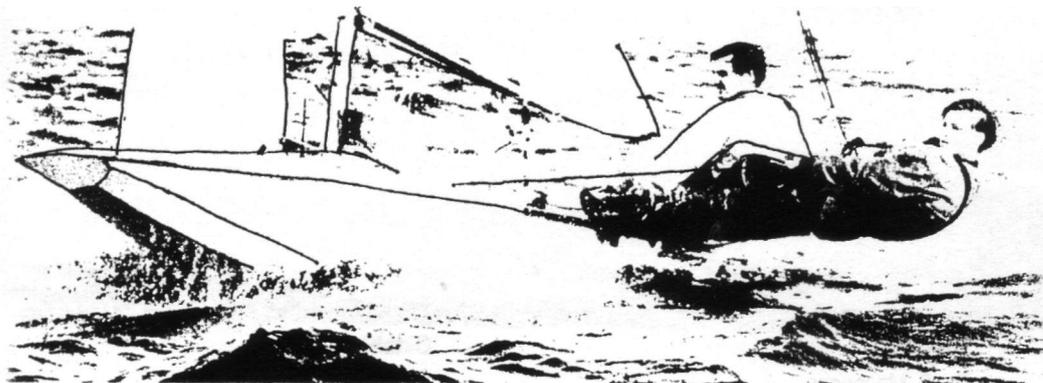
- 11. - 12. Hallwil
- 25. - 26. St. Aubin

**November**

- 8. - 9. Thalwil

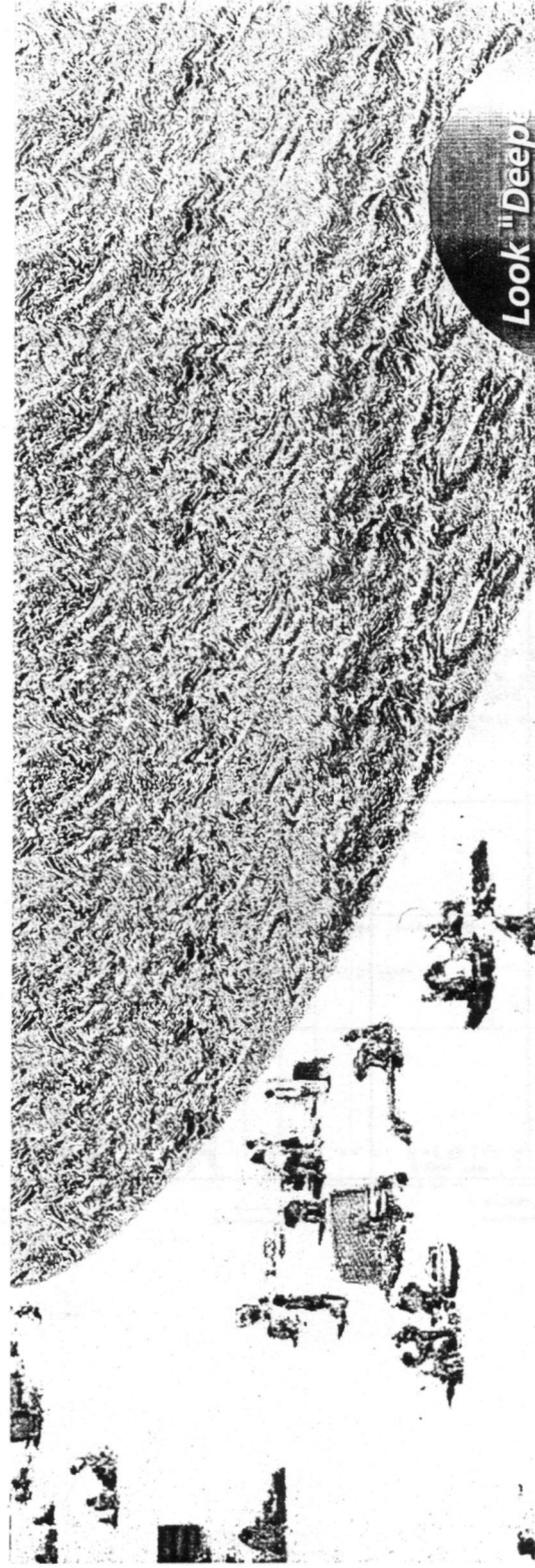
**FIREBALL  
WORLD  
CHAMPIONSHIP**

**fire  
ball**



**Weymouth  
& Portland**

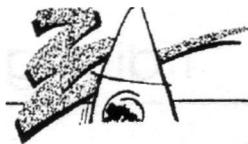
**1997**



Look "Deep  
into Weymouth  
to Discover  
"Hidden"  
Attractions  
(See page 15 for a list)

**SPECTACULAR EVENTS · SUPERB OLD HARBOUR  
MILITARY & VETERANS' FESTIVAL · FIREWORKS  
SCENIC ISLAND OF PORTLAND · MUSEUMS  
ACTION-PACKED ATTRACTIONS · ALL YEAR**

**SO MUCH MORE TO SEE - SO MUCH MORE TO DO**



# Jahresbeitrag

## Mitgliederbeiträge 1997

### Liebe Fireball-Seglerinnen und Segler und Fans

auch dieses Jahr bekommt Ihr hiermit wieder die Aufforderung, Euren Obolus an die SFA zu leisten. Die Mitgliederbeiträge sind unverändert geblieben. Ich bitte Euch, die Beiträge per beliebigem Einzahlungsschein an die SFA möglichst bald, jedoch spätestens bis Ende April 97 zu überweisen.

Beiträge:

Aktiv-Mitglieder Fr. 60-

Passiv-Mitglieder Fr. 25-

Junioren (bis und mit Jg. 75) Fr. 30-

Viel Spass und Erfolg bei Wettkampf und Training und den nötigen Wind dazu wünscht Euch,

Euer Kassier

Bruno Holtmann

n°	voile	Equipage	Club	points	Manches			
					1	2	3	4
1	14508	RUSH TIM/NOLLE JORG	ALLEMAGNE - NCSC	2.25	1	1	1	6
2	14540	MOSE ERICH/MOSER RUEDI	SUISSE - SCOW	9.00	2	2	5	10
3	14372	MOUCHES FREDERIC/NOUEL JEAN FR	S N O NANTES	9.00	4	5	3	2
4	14567	KRIZEK DAVID/SVAB VALDEMAR	CZE - PCR	12.00	3	3	6	8
5	14267	RAMEZI PATRICE/RAMEAUX JEANMAR	BOURGES VOILE	14.00	5	6	16	3
6	14543	LEMAIRE JACQUES/HOCK BRUNO	BELGIQUE - BRXC	14.00	6	4	8	4
7	14398	BAINES JENNY/GREEN MALCOLM	S N CAGNES /MER	20.00	11	7	2	14
8	14602	WIDMER FRITZ/ROHRER BEAT	SUISSE - YCK/YCR	24.00	13	8	4	12
9	14500	THOBY JOSEPH/KOCH EDOUARD	N D C V ANGERS	27.00	12	11	11	5
10	14008	ENRICO MUSSO/BEPPINO MARTINELL	ITALIE - LNIT	27.00	7	12	9	11
11	14435	STREEP STEFAN/PEETERS JAN	BELGIQUE - KLYC/SRNA	29.00	8	9	12	15
12	14151	MANZI LUCA/ANNERSE ALFREDO	ITALIE - LVV	29.75	15	16	14	1
13	14615	LISTER ANDREW/HUBER ADRIAN	SUISSE - TXC/CVN	30.00	10	13	7	DNS
14	14441	VOHWINKEL ALEXANDRE/CAPIZZI MA	ITALIE - VLC/LNIC	34.00	9	15	10	16
15	13764	CARPINELLO MARCO/CARPINELLO LU	ITALIE - LNIT	36.00	16	14	13	9
16	14304	BERTELLO ARIO DANTE/CONTA ALES	ITALIE - LNIT	39.00	17	17	15	7
17	14149	GLAUSE DANIEL/RAMP SAM	SUISSE - ZYC	45.00	14	10	DNF	DNS
18	11556	BONACIMA MASSIMILIANO/SANCHINI	ITALIE - LNIT	52.00	DNF	DNF	18	13
19	14208	LEFORT HERVE/HERNANDEZ JEAN PI	S N GRANDE MOTTE	52.00	DNS	18	17	17
20	12147	MULLER DOMINIQUE/FISCHER JUDIT	SUISSE - SNC	58.00	18	19	DNF	DNS

15a



### Fireball Training Murten

- Wer: Regattasegler, Einsteiger, Interessierte , **alle** die einen Fireball haben oder einen Fireball haben möchten.  
Es besteht die Möglichkeit für Schnupperfahrten
- Ziel: Kennenlernen des Fireballs, Bootshandling, Bootsrtrimm, Startübungen, Regattatraining.
- Datum: **21./22. Juni 1997**
- Ort: Segelclub Murten  
Clubsteg des SCM  
Clubhaus Ryf 32.3280 Murten
- Treffpunkt: Samstag, 21. Juni 1997.10.00 Uhr am Clubsteg des SCM
- Übernachtung: Schlafgelegenheiten im Clubhaus SCM, Ryf 32
- Ende: Sonntag, 22. Juni 1997,16.00 Uhr
- Programm: Einzelheiten nach schriftlicher Anmeldung
- Anmeldung: Mit untensehendem Talon bis **7. Juni 1997**
- Adresse: Regula Baumgartner  
Gesellschaftsstr. 35  
3012 Bern  
Tel. 0313017174 Tel. Geschäft0313516500  
Fax:0313125433
- Für Fragen: stehe ich gerne zu Verfügung



---

Ich/ Wir melden uns für das Training an:

Name  
Adresse:  
Telefon:

Name:  
Adresse:  
Telefon:

Boot: ja/ nein

Segelnummer:



## Fireball Training Mannenbach

Inhalt und Ziel entsprechen dem Training von Murten.

Datum: 14/15. Juni1996  
Ort: Mannenbach/Bodensee: Yacht Club Salenstein  
Treffpunkt: Samstag, ca. 10:00 Uhr, Trockenplätze  
Übernachtung: Schlafgelegenheit im Clubhaus des YCS  
Anmeldung: Mit untenstehendem Talon bis 31.Mai1997  
Adresse: Stefam Erb. Glemenmettenstr. 145.8459 Volken  
Fax:0523181332

Ich/wir interessieren uns für das Training in Mannenbach:

Name:

Name:

Adresse:

Adresse:

Telefon:

Telefon:

Boot: ja / nein

Segelnummer:



# BOOTSDECKEN • BACHES

• nouvelle qualité:  
en tissu longue  
durée REGENTEX®

• jetzt neu aus  
dauerhaftem  
REGENTEX®

- Centender
- Europe
- FD
- Finn
- Fireball
- Korsar
- Laser
- Vaurien
- 420
- 445
- 470
- 485
- 505

En vente chez  
votre détaillant  
ou chantier naval

Le distributeur  
des meilleures marques

**bucher** **walt** 2072 St-Blaise/NE  
+ rte de Soleure 8 • 032/755 95 00



# swiss cup 1997

Rang	Name	Vorname	gesegelt	swiss-cup pkt & gewertet	Punkte / Anlässe
1	Moser	Erich	11	638.9	106.5
2	Moser	Ruedi	11	638.9	106.5
3	Hofstetter	Markus	9	619.0	103.2
4	Krieg	Nelly	9	619.0	103.2
5	Baumgartner	Regula	7	567.6	94.6
6	Schärer	Stefan	7	567.6	94.6
7	Nolle	Jörg	9	557.0	92.8
8	Liechti	Kurt	8	556.7	92.8
9	Hintermann	Stefan	9	556.7	92.8
10	Lehmann	Roger	8	547.3	91.2
11	Läubli	Markus	8	519.7	86.6
12	Schwerzmann	Romy	6	519.2	86.5
13	Helbling	Ivo	6	519.2	86.5
14	Huber	Adrian	6	517.8	86.3
15	Fechtner	Beate	11	491.0	81.8
16	Rennecke	Jörg	11	491.0	81.8
17	Pfenninger	Thomas	6	489.1	81.5
18	Pfenninger	Stefan	6	489.1	81.5
19	Maurer	Hanspeter	6	458.1	76.4
20	Lister	Andrew	7	457.2	76.2
21	Lister	Regula	7	457.2	76.2
22	Mermod	Claude	5	450.1	90.0
23	Erb	Susanne	8	448.3	74.7
24	Erb	Stefan	8	448.3	74.7
25	Gautschi	Thomas	7	439.5	73.2
26	Mäder	Armin	6	436.5	72.7
27	Geu	Patrick	6	436.5	72.7
28	Preuss	Lucien	7	427.8	71.3
29	Suter	Maja	8	416.4	69.4
30	Wildi	Thomas	7	398.7	66.5
31	Zobrist-Schne	Ursi	7	397.3	66.2
32	Zobrist	Theo	7	397.3	66.2
33	Schluchter	Francois	7	394.4	65.7
34	Preuss	Lindy	6	391.0	65.2
35	Glauser	Daniel	5	381.5	76.3
36	Ramp	Samuel	5	381.5	76.3
37	Centazzo	Daniela	5	378.3	75.7
38	Wildmer	Fritz	6	367.3	61.2
39	Zbären	Lukas	5	360.2	72.0
40	SutTerlütby	Roland	4	299.0	74.8
41	Buser	Pia	4	299.0	74.8
42	Ganz	Theo	5	294.8	59.0
43	Zbären	Christoph	4	289.4	72.3
44	Gautschi	Trudi	4	279.7	69.9
45	Aebi	Werner	4	279.6	69.9
46	Müller	Dominik	5	279.0	55.8
47	Schlittler	Silver	5	264.6	52.9
48	Huck	Frederik	3	248.8	82.9
49	Bosshard	Thomas	3	247.3	82.4
50	Wildi	Beatrice	4	221.5	55.4
51	Grundler	Hans	3	199.3	66.4
52	Wyss	Jan	3	199.1	66.4
53	Stocker	Andreas	4	195.4	48.8
54	Lüscher	Barbara	3	187.7	62.6
55	Vierz	Kurt	3	180.9	60.3
56	Hahnhart	Dorette	2	169.6	84.8
57	Hahnhart	Katharina	2	169.6	84.8
58	Denk	Christoph	3	159.3	53.1
59	Roth	Renate	2	156.4	78.2
60	Aebi	Ursi	2	155.5	77.7

Rang	Name	Vorname	gesegelt	swiss-cup pkt & gewertet	Punkte / Anlässe
61	Geuggis	Philipp	3	149.0	49.7
62	Geuggis	Marcel	3	149.0	49.7
63	Wüthrich	Tobias	2	147.1	73.5
64	Bischoff	Darfo	2	147.1	73.5
65	Schlittler	Christine	3	140.6	46.9
66	Fischer	Urs	2	137.1	68.5
67	Sauer	Gery	2	130.0	65.0
68	Scheller	Richard	2	128.8	64.4
69	Wernli	Daniel	2	128.8	64.4
70	Sprecher	Patrick	2	124.0	62.0
71	Duvoisin	Christoph	1	95.2	95.2
72	Duvoisin	Antony	1	95.2	95.2
73	Fischer	Martin	1	94.7	94.7
74	Bossard	Regula	1	93.8	93.8
75	Weber	Jean-Pierre	1	89.2	89.2
76	Hottinger	Lucas	1	88.7	88.7
77	Stolz	Martin	1	85.0	85.0
78	Härdis	Christina	1	84.7	84.7
79	Härdis	Urs	1	84.7	84.7
80	Meyer		1	84.3	84.3
81	Kobler	Peter	2	83.6	41.8
82	Märki	Christian	1	81.7	81.7
83	Carmody	Barbara	1	81.7	81.7
84	Huber	Kurt	1	79.9	79.9
85	Hofstetter	Reto	1	78.9	78.9
86	Käser	Samuel	1	76.8	76.8
87	Rupf	Ueli	1	76.8	76.8
88	Widmer	Helke	1	76.8	76.8
89	Trüb	Patrick	1	74.9	74.9
90	Trüb	Karin	1	74.9	74.9
91	Widmer	Niklaus	1	71.9	71.9
92	Widmer	Michael	1	71.9	71.9
93	Eigen	Stefan	1	70.8	70.8
94	Lister	Brian	1	69.6	69.6
95	Moosberger	Annelise	1	69.6	69.6
96	Schwerzmann	Willy	1	69.1	69.1
97	Worzalla	Markus	1	69.1	69.1
98	Böhlmann	Fränzi	1	67.3	67.3
99	Kobi	Thomas	1	67.3	67.3
100	Erne	Mianne	1	66.6	66.6
101	Erne	Werner	1	66.6	66.6
102	Weber		1	66.3	66.3
103	Grundler		1	65.9	65.9
104	Landerer	Ralf	1	65.2	65.2
105	Haberthür	Markus	1	65.2	65.2
106	Ingold	Rolf	1	64.3	64.3
107	Junker	Kurt	1	64.3	64.3
108	Wehrli		1	64.3	64.3
109	Stiel	Roger	1	60.1	60.1
110	Haller	Ruedi	1	60.1	60.1
111	Krüger		1	57.9	57.9
112	Schwendiman	Martin	1	57.4	57.4
113	Brennwald	Daniel	1	57.4	57.4
114	Zimmermann	Peter	1	57.1	57.1
115	Frauchiger	D	1	55.6	55.6
116	Zimmermann	Michael	1	54.5	54.5
117	Lang	Mathis	1	54.3	54.3
118	Memeth	Jaqueline	1	54.3	54.3
119	Adler	Karolin	1	51.0	51.0
120	Sutter	Florian	1	51.0	51.0



## Trimm dich fit

**Es ist ein absolut offenes Geheimnis, wie der Mast in einem schnellen Fireball getrimmt ist. Es geht dabei um das Gleichgewicht zwischen Aerodynamik (Segelfläche) und Hydrodynamik (Rumpf, Schwert und Ruder).**

Als Messinstrumente brauchst du lediglich ein 10 Meter Messband, einen gewöhnlichen Meter und einen Spannungsmesser für die Vorstag (oder korrekter das Fockfall). Diese Utensilien sind auf Regattaplätzen häufig anzutreffen.

Zuerst einige grundsätzliche Begriffserklärungen: **Mastfall**, oder oft auch **Rake** genannt, gibt die Neigung des Mastes nach hinten an. Mit dem Messband wird die Distanz zwischen dem unteren Rand der Masttopmarke und der Heckdeckskante gemessen (**Bild 1**).

Das geschieht, das Boot am besten auf der Seite liegend, mit gehisster Fock und unter voller **Riggspannung**. Im Fireball wird diese durch Ziehen am Fockfall erreicht, was dann die Wantendrähte spannt. Durch diese Spannung entsteht eine **Mastkurve** oder -**biegung**. Mit Hilfe der Salinge wird diese kontrolliert. Messen kannst du sie, indem das Grossfall als Sehne bis zum Lümmelbeschlag (oder unterster Messmarke) gespannt und dann bei den Salingen der Abstand zum Mast genommen wird (**Bild 2**).

Diese Größen beeinflussen sich natürlich gegenseitig: Verstellst du eine, ändern sich auch die anderen. Die **Mastfussposition** sollte möglichst weit vorn sein, d.h. so nah am Vorderschott, wie nur möglich. Bei älteren Schiffen kann dabei das Mastgate

aber im weg sein. Dann ist es fraglich, welcher bauliche Aufwand vertretbar ist.

Betrachte die nun folgenden Masse als Richtmasse. Eine Toleranz von +/-1 bis 2 cm beim Mastfall liegt absolut drin.

Bei uns beträgt das **Rake** bei **Leichtwind 692 cm**, bei **Mittelwind 686 cm**, bei **Starkwind 680 cm**, bei **noch mehr 676 cm**, und **wenn's richtig kachelt halt 672cm**. Wir wechseln jeweils das Rake, sobald der Baum häufig bis zum Achterdeck gefiert werden muss. Die Windangaben sind natürlich relativ, sie sind abhängig vom Mannschaftsgewicht. Markus und Nelly fahren schon Starkwind, wenn andere noch mit Leichtwind zu kämpfen haben.

Die **Mastbiegung** bestimmt die Tiefe des Grosssegels und somit die Kraft, die es entwickeln kann. Faustregel: Je stärker der Wind, desto flacher das Segel. Am meisten Kraft soll es bei Leicht- und Mittelwind liefern. Je nach Segelmacher liegt die optimale Biegung bei **2 bis 4 cm** (Number One 2.5 cm, Pnnell&Bax 2.5 bis 3 cm, VogelMeier 2.5cm). Die Anpassung des Profils geschieht automatisch, wenn das Rake bei Windänderungen reguliert wird. Durch mehr Mastfall entsteht mehr Mastbiegung und umgekehrt.

Wie soll man das Messen anpacken?

Bring das Rigg unter Spannung, so wie du das bis jetzt gewohnt warst. Miss nun erst einmal die aktuelle Riggspannung, Mastfall und Mastbiegung. Vielleicht ist das Ergebnis gar nicht so stark daneben. Glück gehabt! Falls die Masse stark von den obigen Werten abweichen, musst du dir überlegen, was alles geändert werden muss und **kann**. Was jetzt kommt, ist eine Weile try and error. Versuche den Mastfall 692 cm und alle



zugehörigen Masse zu erreichen. Falls die Riggspannung erhöht werden muss (Vorsicht bei alten Booten!), ist zu bedenken, dass daraus mehr Mastbiegung (Kompression) und weniger Mastfall resultiert (Der Mast wird durch das Fockfall nach vorn gezogen). Die Mastbiegung kontrollierst du mit dem Salingwinkel (Winkel grösser machen = weniger Biegung, kleiner = mehr Biegung) (Bild 3). Das muss natürlich absolut symmetrisch geschehen. Ein Startmass für den Salingwinkel ist ca. 17 cm Abstich (Bild 4).

Den Mastfall verstellst du mit den Locheisen unten an den Wanten. Ein Loch runter bedeutet 5-6 cm mehr Fall und umgekehrt. Denk nicht du könntest eine solche Trimm-session in einer halben Stunde absolvieren, eben weil's häufig mit Hin- und Herprobieren endet. Nimm dir einmal extra Zeit dafür. Und vergiss nicht, alles **eindeutig**

mit Filzstift zu markieren und alte Marken zu entfernen, damit es keine Unsicherheiten gibt, auch nach längeren Segelpausen nicht.

Um noch ganz perfekt zu sein, schaust du bei gespanntem Rigg der Nut entlang den Mast hoch und achtest darauf, ob er sich nicht seitwärts biegt. Falls er sich biegt kannst du das Problem vielleicht über die Zulagen im Mastgate beseitigen (der Mast darf im Gate kein Seitwärtsspiel haben). Falls der Mast ohne Zulagen fest im Gate sitzt, kannst du auch mit Wanten in unterschiedlichen Löchern experimentieren. Das kommt häufiger vor als man denkt.

Es könnte ja sein, dass du bei einem Problem anstehst. Lass dir doch von einem Flottenchef weiterhelfen!

Ruedi

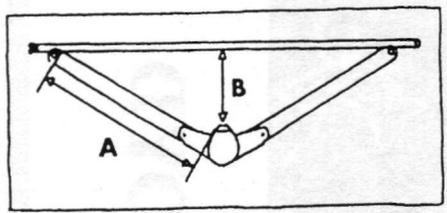


Bild 4

Bild 3

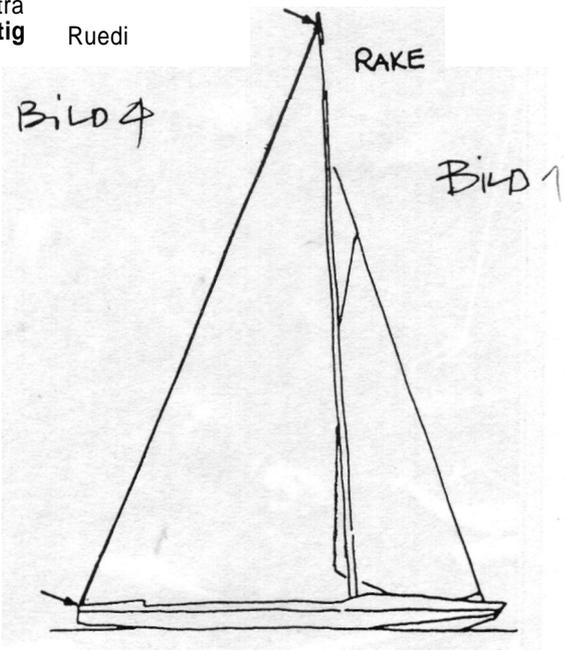
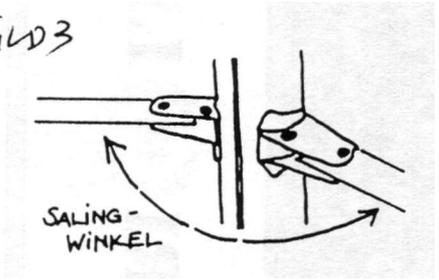
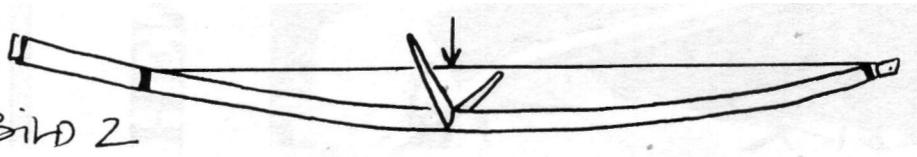


Bild 1

Bild 2



seit 1975



JÜRIG + ROSMARIE TSCHIEMER



# Schiffsladen Steckborn

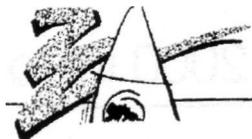
DO + SO GESCHLOSSEN      ÖFFNUNGSZEITEN:  
SOMMER: 09.30-12.00 / 13.30-18.30 / SA BIS 17.00  
WINTER: 16.00-18.30/SA 09.30-12.00/13.30-16.00

HAFENANLAGE  
POSTFACH 34  
CH-8266 STECKBORN  
TEL. 052 / 761 28 55  
FAX 052 / 761 34 00

INFO  
97



HENRI LLOYD



# euro-cup 1997

Internationale Regatta in La Baule/ Le Pouliguen, Frankreich	
Interligue 505, Fireball, ISO, Buzz	
Ort	La Baule/Le Pouliguen, Süd-Bretagne 80 km westlich von Nantes
Datum	1. - 4. Mai 1997 8 Läufe
Meldegeld	350 Francs Français
Unterkunft	Segelschule für 120 FF pro Nacht und Zimmer à 2,3,4 Betten
Meldung	Cercle Nautique de La Baule/Le Pouliguen, 77 rue Francois Bougouin, F-44510 Le Pouliguen, Fax 0033 02 40 42 24 05, Tel. 0033 02 40 42 32 11
Programm	Donnerstag 1.5.97 14:30 Erstes Signal für einen Lauf Freitag 2.5.97 11:00 Erstes Signal für 3 Läufe Samstag 3.5.97 11:00 Erstes Signal für 3 Läufe Sonntag 4.5.97 11:00 Erstes Signal für max 2 Läufe

Mitgliedsbeiträge: Aktiv 60,-, Junoren 30,-, Passiv 25,-

## SWISS FIREBALL ASSOCIATION Beitrittserklärung/Inscription

Ich trete als  Aktiv-  Passivmitglied bei.  
Je m'inscris membre  actif  passif.

Frei lassen:  
Certifikat: Ja  Nein   
Flotte: \_\_\_\_\_

Name / Nom: \_\_\_\_\_  
Vorname / Prénom: \_\_\_\_\_  
Strasse / Rue: \_\_\_\_\_  
PLZ / CP: \_\_\_\_\_ Ort / Lieu: \_\_\_\_\_

Jahrgang / Année de naissance: \_\_\_\_\_

Telephon / Téléphone: (P) \_\_\_\_\_ (G) \_\_\_\_\_

Segelclub / Club à Voile: \_\_\_\_\_  
Bootsliegeplatz / Lieu de stationnement du bateau: \_\_\_\_\_

Fireball SUI- \_\_\_\_\_  
Baujahr / Année de construction: \_\_\_\_\_  
Hersteller / Constructeur: \_\_\_\_\_

Datum / Date: \_\_\_\_\_  
Unterschrift / Signature: \_\_\_\_\_

Einsenden / Envoyer à: Patrik Sprecher, Eisweiherstr. 40, 8400 Winterthur



### IWB1997-2000

Alle vier Jahre werden die Internationalen Wettsegelbestimmungen (IWB) den neusten Entwicklungen und Erfahrungen angepasst. Am 1. April 97 ist es wieder soweit und die IWB 1997-2000 treten in Kraft. Die Frage ist, bedeutet dies "Alles neu macht der Mai (bzw. April)" oder nur "alter Wein in neuen Schläuchen"? Nun, von beidem ein bisschen. Es ist nicht so, dass man das Regattasegeln völlig neu erfunden hat. Manches wurde bloss neu formuliert, in der Hoffnung, dass es verständlicher wird, und übersichtlicher gegliedert. Aber es gibt doch ein paar Konzepte und Grundideen, die ein Umdenken erfordern.

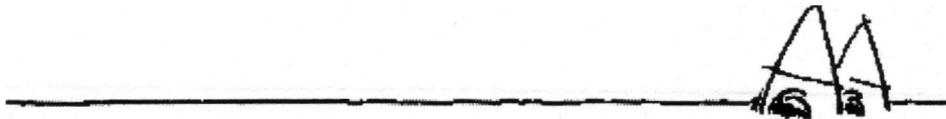
Das Folgende basiert z. T. auf einer Übersicht über die wesentlichsten Änderungen, die im Buch "The Rules in Practice 1997-2000" von Bryan Willies (fernurst, SAIL TO WIN-Serie) zu finden ist, und auf dem, was ein Teil der Zürichsee-Flotte an drei Abenden zusammen herausgefunden hat. Zur Zeit wo ich das schreibe, liegt nur die englische Fassung der Regeln vor. Einige Ausdrücke können deshalb von dem abweichen, was in der offiziellen deutschen Ausgabe stehen wird. Ausser in dem erwähnten Buch findet man die Regeln und einige Kommentare dazu (alles auf Englisch) auch unter <http://www.sailing.org/rules>.

#### Berührung zwischen Booten

Nach Regel 14 sind Berührungen grundsätzlich zu vermeiden. Nach Regel 16 (Kurswechsel) und Regel 5 (Wechsel der Ausweichpflicht) muss einem ausweichpflichtigem Boot Raum gewährt werden, damit es sich freihalten kann. Diese Grundsätze galten schon früher, jedoch gab es Ausnahmen (alte Regel 35), z.B. durfte am Wind das Leeboot beliebig schnell und scharf anluven und das Luvboot berühren, welches dann "2 Runden aussetzen" musste (d.h. 720er). Diese Ausnahmen gibt es jetzt nicht mehr. Das vortrittsberechtigige Boot (V) muss dem ausweichpflichtigen Boot (A) Raum geben sich freizuhalten. In diesem Zusammenhang interessieren die Definitionen von "Raum" und "Freihalten".

Raum ist der Platz, den A benötigt, um sich bei den herrschenden Bedingungen und bei prompter (promptly) Reaktion mit seemännischem Manövrieren (seamanlike way) von V freizuhalten.

Freihalten heisst, dass A soweit von V wegbleiben muss, dass V seinen Kurs ändern kann,



ohne dass es zu einer sofortigen Kollision kommt.

Im Protestfall wird es wohl der Jury einiges Kopfzerbrechen bereiten, zu entscheiden, wer bei einer Berührung schuld ist, da sowohl A wie V Verpflichtungen haben und es wohl nicht so eindeutig ist, ob sich A nicht genügend freigehalten oder ob V nicht genügend Raum gewährt hat. Immerhin kann V nach einer Berührung nicht herausprotestiert werden, solange kein Schaden entsteht (Regel 14 b). In Bezug auf die oben erwähnte Ausnahme für Luven auf Am-Wind-Kurs würde ich das so interpretieren, dass A eher näher an V heran kann als früher (braucht sich nicht vor plötzlichem Luven zu fürchten), aber doch nicht so nahe drauf fahren sollte, dass V nicht z.B. auf einen Winddreher (Lift oder Header) reagieren kann, ohne A sogleich zu berühren.

#### Mast querab

Notorische Luvkämpfer werden es mit Freude hören: Die Mast-querab-Regel wurde fallengelassen. D.h. man darf als luvberechtigtes Boot bis in den Himmel luven solange man A genügend Raum zum sich Freihalten gibt. Das stärkt die Stellung eines verteidigenden Bootes, das in Luv überholt wird. Wenn man selber jedoch in Lee überholt, d.h. von hinten her in Lee eine Überlappung herstellt, darf man nicht höher als den berüchtigten "richtigen Kurs" segeln, solange die Überlappung besteht und man sich innerhalb von 2 Bootslängen vom überholten Boot befindet (ausser man segelt höher, um hinter dem Heck herum nach Luv zu gehen).

#### Luven vor dem Start

Nach Regel 11 darf man als V vor dem Start bis in den Wind luven (aber A Raum zu Freihalten geben), bzw. bis zum richtigen Kurs, wenn man die Überlappung von hinten herstellt hat. Wenn der richtige Kurs bedeutet, dass man nach dem Startsignal mit Würgen und Pressen zur linken Startboje hochdrückt, so ist das O.K., man muss nach der Boje jedoch auf einen normalen Am-Wind-Kurs abfallen. Da vor dem Startsignal der richtige Kurs nicht definiert ist, kann man - langsam - bis in den Wind luven und nicht nur bis am-Wind wie früher. Diese Änderung macht es einfacher, ein Luvboot über die Linie zu drücken - oder gedrückt zu werden.

---

## 720er

Man darf sich jetzt immer durch einen 720er entlasten (Regel 44), wenn man eine der Ausweichregeln (=Teil 2) verletzt hat ohne dass dadurch ernsthafter Schaden entstand. Dabei muss man sich von anderen freihalten (Regel 20), diese dürfen einen aber auch nicht absichtlich stören (Regel 22.2). Entsteht ernsthafter Schaden oder erhält man durch den Regelverstoss einen wesentlichen Vorteil (z.B. wenn der andere Baden geht?), so muss man aufgeben.

"Ernsthafter Schaden" ist nicht definiert und es steht auch nirgends, an welchem Boot, V oder A, der Schaden entstehen muss. Wenn Maya auf Steuerbordbug als A mir - wie in Thalwil vor ein paar Jahren - übers Heck fährt und dabei die Grossschot kappt, so muss sie sicher kringeln. Ich auch? Ist das ein ernsthafter Schaden?

Umgekehrt, wenn ich auf Steuerbordbug einer H-Jolle vor den Wegrechtsbug fahre (an der selben Regatta - es war nicht unser Tag) und sie mir den Steuerbordtank zerdeppert, kann dann auch die H-Jolle bestraft werden? Muss ich aufgeben oder reicht es, wenn ich einen 720er fahre? Muss sich auch die H-Jolle überlegen, einen 720er zu fahren? Sorry, ich weiss die Antwort auch nicht. Ich habe nur gelernt, dass mit dem gesunden Menschenverstand alleine den IWB nicht immer beizukommen ist.

## Unterwenden bei der Luvmarke

Wer früher auf SB-Bug zur Luvmarke (Backbord-Runden) gesegelt ist, bei der Boje ein BB-Bug-Boot (BBBB) unterwendet und zur Marke hochgepresst hat, muss umlernen. Neu darf man ein BB-Bug-Boot nicht zwingen, höher als am-Wind zu segeln, wenn man innerhalb des Zweilängenkreises wendet. Das gilt auch, wenn man dem BBBB vor die Schnauze wendet und dieses anluven muss, um eine Kollision zu vermeiden. Sollte das BBBB statt nach Luv nach Lee ausweichen, so muss man ihm Raum zum Passieren der Boje geben (Regel 18.3).

## Auf den richtigen Kurs halsen

Bei der Raumboje muss man als innenliegendes Boot sobald als möglich auf den richtigen Kurs halsen, auch wenn man gegenüber dem aussenliegenden Boot Luvrecht hat.

## Tiefer segeln als richtiger Kurs

Früher war der Abstand, bei dem man nicht tiefer als den richtigen Kurs segeln durfte, drei



Bootslängen. Nun gilt überall der Zweilängen-Abstand.

#### Gewicht der Ausrüstung

Gewichtswesten sind verboten. Jede Ausrüstung, die nur dem Zweck dient, das Gewicht zu erhöhen ist verboten. Das Gewicht der gesamten Ausrüstung, gut mit Wasser vollgesogen und während 1 Minute zum Abtropfen aufgehängt, darf nicht mehr als 8 kg sein. Alles, was nur unterhalb des Knies getragen wird, wird dabei nicht berücksichtigt. Ein Trapezugurt (nass, wie andere Ausrüstung auch), darf nicht schwerer als 2 kg sein und muss schwimmen.

#### Z-Flagge

Früher gab's schon die "Black Flag", jetzt gibt's auch noch die Z-Flagge, eine etwas mildere Form der Bestrafung für Drängeln an der Linie. Wenn die gesetzt ist, bedeutet das, dass jene Boote, die bei einem allg. Rückruf schon über der Linie waren, in diesem Rennen mit einem Punktzuschlag bestraft werden, der 20% der Anzahl gemeldeter Boote ausmacht.

#### Rollwende

Pumpen ist nach wie vor verboten, aber beim Rollwenden darf man das Boot beliebig (also nicht nur einmal) krängen, um das Steuern zu unterstützen, solange die Geschwindigkeit nach der Wende nicht grösser ist als davor (Aber fünfmal hin und her krängen, damit die Fahrt im Boot bleibt, ist wohl nicht erlaubt, ausser man hat eine gute Erklärung, wie das das Steuern unterstützt).

Das wär's grosso modo. Die nächste Regatta unter den neuen Regeln ist schon bald: 26./27.4 in Mammern. Bis dann sollte man mindestens die Regeln 10 bis 22 können.

Roger (SU110245)

PS: Wie bei den Lottozahlen gilt auch hier: Die Angaben sind ohne Gewähr.



basar

- NIX LACOSTE ....

SFA BAZAR!!!

FIREBALL

SFA T'shirt Fr. 15.-  
SFA Swea -shirt Fr. 50.-  
SFA Polo-shirt Fr. 25.-  
SFA Poster Fr. 15.-  
SFA Kleber gratis

zu beziehen bei  
el Presidente  
→ Vorstand



## occasionen

**Z13756** 1986 Kunststoff, Deck und Unterwasser neu überholt; schnelles Einsteigerboot. Bootsdecke, Trapezgurt, Slipwagen 1 Satz Segel, 1 Spi, Mast M7 Superspar,  
Preis: Fr. 6700.- Rolli auf Anfrage

Thomas Gautschi,  
Aebistr. 58, 2503 Biel,  
032256545

**GER13111** Holz (Mahagoni) 1982, sehr gut erhalten, 1995/96 überholt; **schnelles Regattaboot**, Top 10 Swiss Cup 95; neue Beschläge, alle Trimmöglichkeiten, Mast M7, Baum SuperSpar neu, Minimalgewicht; div. Zubehör, Preis Fr. 3500.-

Jörg Rennecke/Beate Fechtner,  
Schillerstrasse 2a,  
D-69221 Dossenheim,  
P00496221861503,  
D00496221424537

**Z13005** Holz (Buchle, Arbon) 1980; gepflegt; 1 Satz Segel (neuere); inkl. Strassentrailer, Slipwagen, diverses Zubehör. Preis nach Vereinbarung (ca. Fr 3500.-)

Catherine Martz,  
Daxelhoferstr. 15 a, 3012 Bern,  
P0313022930, G0319010536

**Z12139** Holz (Buchle, Arbon) 1979, 2 Segelsätze (G, F, Spi), Slipwagen, Strassentrailer (Schraff) Persening. Preis nach Vereinbarung (ca. Fr. 3500.-)

Andreas Burri,  
Pelikanstrasse 3, 6004 Luzern,  
G012575114, P041366744

**Fireball** komplett mit Rolli + Trailer, 2 Satz Segel (1 Satz neu), Oberblache defekt, Preis Fr. 3000.-

Renate Kunz, 8820 Wädenswil,  
P017806650, N077938550

**Z11971** Buchle, Holz, Jg 1978, guter Zustand, Mast Proctor, 2 Satz Segel, Ober- Unterblache, Harbeck B 250 Strassentrailer mit Slipwagen, div. Zubehör. ca. Fr. 3700.-

Agnes Kobel,  
Traffeletweg 3, 3006 Bern,  
P0313517344

**Fireball** (11852 ?), retapé en 1994, bon état, avec bâche, chariot de mise à l'eau, culotte de rappel, du matériel de rechange, place à Estavayer-le-lac Prix Fr. 2000.-

Alain Tissot, Rte du Coteau 33,  
1752 Villars-sur-Glâne,  
P037416216

**Gesucht Fireball** neueren Datums (ab 14200), Kunststoff

Patrik Trüb,  
Einsiedlerstr. 155, 8810 Horgen,  
P017258240, G017257878

**zu verkaufen:** Segel Pinnel & Bax, 1 Gross Jg. 93 Fr. 250.--  
1 Fock Jg. 94

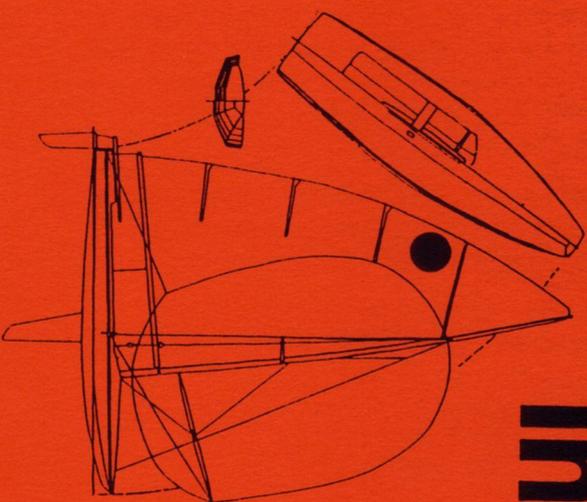
Stefan Schärer, Gesellschafts-  
str. 35, 3012 Bern, P: 031 301 71 74  
G: 031 312 58 48

**Fireball** Buchle, construction en bois contre-planqué, 1ère mise en circulation 1.1.78, état très bon, on peut directement naviguer avec, mât Proctor, voile 1 pair et spi  
Prix: 6000.- à discuter

François Ellan  
Peter Benoîtlaan 33, 3010 Kessel-  
Louvain, Belgique  
P003316258331

PP  
3012 BERN

Adressberichtigungen an:  
Swiss Fireball Association  
Tössfeldstr. 61  
8406 Winterthur



# international Fireball

Gewicht: 79,4 kg

Länge: 4,93 m

Segel: 13 m<sup>2</sup>

Breite: 1,40 m

Spi: 13 m<sup>2</sup>

über 14400 Boote weltweit

## Fast ...

Sein geringes Gewicht gibt ihm  
die explosive Spritzigkeit...  
Sein flacher Gleitumpf lässt ihn  
über die Wellen fliegen...

## Fun ...

Leichtes Handling zu Wasser  
und zu Land...  
Geschicklichkeit zählt mehr als  
rohe Kraft...  
Gemischte Crews segeln erfolgreich  
selbst auf höchstem Niveau...

## Friendly ...

Faire Wettkämpfe, freundschaftliche  
Atmosphäre...  
Trainings mit heissen Tips und  
Tricks der Cracks verhelfen zu  
unvergleichlichem Segelspass  
und Regatta-Erfolg...